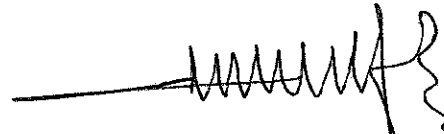


04.04.2008

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.



Mevlüt COŞKUNER
CHP ISPARTA MİLLETVEKİLİ

30 Kasım 2007'de Atlasjet Havayollarının İstanbul – Isparta seferini yapan ve içinde 50 yolcu ile 7 mürettebatın bulunduğu MD83 tipi yolcu uçağı, Keçiborlu'ya bağlı Duatepe bölgesinde düşmüştür. Maalesef hiçbir kişinin kurtulamadığı ve kazazede yakınlarını başta olmak üzere Tüm Türkiye'yi derinden sarsan bu elim kazanın üzerinden 5 aya yakın bir zaman geçmiştir. Bu zaman zarfında kazaya ait çalışmalarla ilgili somut ve kayda değer bir sonuca ulaşılamaması da kazazede yakınlarının büyük acılarına sıkıntı ve mağduriyet eklemekten öteye geçmemiştir.

Şöyle ki;

Uzunca bir zaman geçmesine rağmen bilirkişi raporunun Isparta-Keçiborlu Cumhuriyet Savcılığı'na ulaşmaması yüzünden kazada ihmali ve kusuru olanların belirlenmesi ve gereken cezanın uygulanması için henüz dava açılmamıştır. Bu dava ve bilirkişi raporu sadece 30 Kasım'daki kaza için değil bu tip uçaklarla seyahat etmenin ne derece uygun olup olmadığı açısından da son derece önemlidir. Zaten teknik anlamda kendilerini de aşan bu konuda savcılık daha delil toplamayı tamamlayamamış ve davayı açamamıştır. Delilleri oluşturan uçak enkazına ait parçaların da firmanın kendisi tarafından toplatılması araştırmadaki tarafsızlığa ve güvenilirliğe gölge düşüren önemli ve dikkate alınması gereken diğer bir husustur. Basında yeralan haberlere bakıldığında ise kaza yapan uçağın bazı parçaları başka uçaklarda kullanılmaktadır.

Bütün uçak kazalarında kaza sebebinin bulunmasında en aydınlatıcı faktör olan karakutuların çözümü yapılmamış, bu duruma Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bugüne kadar bir açıklık getirilmemiştir. Oysa pilotların kokpitteki konuşmalarını kaydeden CVR (Cockpit Voice Recorder) ve uçağın uçuş parametrelerini kaydeden FDR (Flight Data Recorder) olarak adlandırılan karakutuların arızalı oldukları açıklanmıştır. Kaza kırım ekibince yapılan açıklamada karakutularda en son 21 Kasım 2007'de yapılan bir uçuşun kayıtları vardır. Oysa önergeye konu olan kazanın 30 Kasım 2007 tarihinde meydana geldiği de dikkate alınınca uçağın arızalı karakutularla seferlerine devam ettiği ortaya çıkmaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce şirketlere gerekli denetim yapılmadığı düşüncesini doğuran bir diğer konu da kaza yapılan uçak modelinden şimdiye kadar 16 uçağın düşmesidir. Sivil Havacılık Genel Müdürü ve World Focus Şirketi arasında geçen bazı menfaat ilişkilerine dair basına yansıyan haberler kazada ilgili mercii hakkında kamuoyunda şüpheye yer vermektedir.

Kazanın ardından yakınlarını kaybeden yurttaşlarımız için bu elim durumun manevi boyutu da son derece önemlidir. Kazazedelere ait eşya özellikle giysilerin yakınlarına verilmesi konusunda da son derece yıpratıcı olaylar yaşanmıştır. Sulh Hakimliği elbette hukuk kurallarına uygun olarak davranmak istemektedir. Ancak 28 Şubat 2008 tarihinde Isparta'ya kaybettikleri yakınlarının eşyalarını almaları için çağrılan kazazede yakınları acılarının tekrar etmesine sebep olacak sahneler yaşamının yanında kalan bagajları ve özel eşyaları almak için eşya değerine göre harç yatırıp "**Hasımsız istihkak davası**" açmak zorunda olduklarını öğrenmişlerdir. Halbuki eşyaların kime ait olduğunda hiçbir tartışma ve itiraz yoktur. Kazazede yakınları bu konuda anlayışla karşılanmayı beklemekte ve zorlayıcı prosedürlerle manevi değeri çok büyük bir battaniye, bir gömlek için acılarının arttırılmamasını istemektedirler.

SORU 1

Dava açılması ve sorumluların bulunması için gereken bilirkişi raporu neden hala hazırlanmamış ve ilgili mercilere sunulmamıştır?

SORU 2

Önce Almanya'ya şimdi de Amerika'ya gönderildiği söylenen ve kaza soruşturmasında kilit noktayı oluşturan karakutuların bugüne kadar çözümü neden yapılmamıştır? Bu duruma yetkililerce neden hala bir açıklama getirilmemektedir?

SORU 3

Hukuk devleti olan Türkiye Cumhuriyeti'nde yetkililerin kaza sonrası gerekli ve tatmin edici açıklamalar yapmamasının nedeni nedir? Açıklama yapılmadıkça daha da artarak ortaya çıkan şaibeli haberler giderek bakanlığınız ve ilgili mercilere olan güveni azaltmaktadır. Bu durum da ne yapmayı düşünüyorsunuz?

SORU 4

Kaza hakkında önemli delil niteliği taşıyan enkaz parçalarının dava sonucunda kusurlu tayin edilebilecek firmaca incelenmesi sizce doğru mudur? Bu incelemenin tarafsız bir firmaca yapılması mümkün değil midir?

SORU 5

Böyle bir kazanın ardından daha incelemesi bitmemiş enkazın bazı parçalarının başka uçaklarda kullanılması konusunda ne yapmayı düşünüyorsunuz?

SORU 6

Önergede bahsi geçen tipteki uçakların birçok kazada yer almasına rağmen görevlerinden biri de uçuş güvenlikleri için denetim yapmak olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne halen uçuşlarda kullanılmasına neden izin verilmektedir? Bu konuda sorumlular hakkında ne yapmayı düşünüyorsunuz?

SORU 7

Kazada vefat edenlerin ailelerince tespit edilmiş, kime ait olduğu itiraz ve şüpheyi yer bırakmayan özel eşyaların yakınlarına acılarını tekrar yaşatmadan iadesinde yukarıda izah edilenin dışında başka bir formül bulunamaz mı?

SORU 8

World Focus Şirketi ve Sivil Havacılık Genel Müdürü arasındaki şaibeli ilişkiden enkaz parçalarına kadar bu zamana kadar bunca olumsuz haberlerin gölgesinde hiçbir açıklama getirilmediği için ne yapacağını bilemez halde kazazede yakınları savcılığa suç duyurusunda bulunmak zorunda kalmışlardır. Konunun bu aşamaya gelmesinde bakanlığınızın sorumluluğunu tam olarak yerine getirdiğine inanıyor musunuz?